DIRECTION DES ÉVALUATIONS ENVIRONNEMENTALES

Rapport d'analyse environnementale pour le projet de construction d'une autoroute dans l'axe de la route 185 entre le territoire des municipalités des paroisses de Saint-Antonin et de Saint-Louis-du-Ha! Ha!

Dossier 3211-05-412

Le 16 mars 2011

Développement durable, Environnement et Parcs
Québec

Révision de la numérotation des règlements

Veuillez prendre note qu'un ou plusieurs numéros de règlements apparaissant dans ces pages ont été modifiés depuis la publication du présent document. En effet, à la suite de l'adoption de la Loi sur le Recueil des lois et des règlements du Québec (L.R.Q., c. R-2.2.0.0.2), le ministère de la Justice a entrepris, le 1er janvier 2010, une révision de la numérotation de certains règlements, dont ceux liés à la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., c. Q-2).

Pour avoir de plus amples renseignements au sujet de cette révision, visitez le http://www.mddep.gouv.qc.ca/publications/lois_reglem.htm.

Développement durable, Environnement et Parcs
Québec

ÉQUIPE DE TRAVAIL

Du Service des projets en milieu terrestre de la Direction des évaluations environnementales :

Chargée de projet :	M[me] Marie-Eve Fortin
Coordonnateur :	M. Hervé Chatagnier
Supervision administrative :	M[me] Marie-Claude Théberge, chef de service
Révision de textes et éditique :	M[me] Rachel Roberge, secrétaire

SOMMAIRE

Le présent rapport d'analyse environnementale évalue le projet de construction d'une autoroute dans l'axe de la route 185 entre le territoire des municipalités des paroisses de Saint-Antonin et de Saint-Louis-du-Ha! Ha!. Ce projet s'inscrit parmi les mesures planifiées par le ministère des Transports (MTQ) pour l'ensemble de la route 185 visant à transformer à moyen terme la route 185 actuelle en autoroute entre Rivière-du-Loup et le Nouveau-Brunswick et à protéger la vocation de la route Transcanadienne. Le projet couvre une distance de 40,1 km et est compris entre le km 88 à Saint-Antonin et le km 48,8 à Saint-Louis-du-Ha! Ha!. Il traverse les municipalités régionales de comté (MRC) de Rivière-du-Loup et de Témiscouata et dessert plus spécifiquement les municipalités de Saint-Antonin, Saint-Hubert-de-Rivière-du-Loup, Saint-Honoré-de-Témiscouata et Saint-Louis-du-Ha! Ha!. Il traverse également la réserve de Whitworth (communauté malécite). Le coût total du projet est évalué à 480 millions de dollars. Le calendrier de réalisation du projet n'est pas encore déterminé, mais comme le projet compte plus de 40 km d'autoroute, il serait réalisé progressivement par tronçon au cours des prochaines années.

La justification du projet repose sur les problèmes inhérents à la sécurité routière et à la circulation. La continuité de l'autoroute transcanadienne est également à la base de la raison d'être du projet. Les caractéristiques du projet permettraient, notamment de diminuer les manœuvres conflictuelles entre la circulation locale et celle de transit et d'améliorer la fluidité du lien routier.

Ce projet est assujetti à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement en vertu du paragraphe *e* de l'article 2 du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (R.R.Q., 1981, c. Q-2, r. 9) puisqu'il concerne la construction, sur une longueur de plus de 1 km, d'une route publique dont l'emprise possède une largeur moyenne de plus de 35 m.

Les principaux enjeux sociaux du projet sont associés à l'amélioration de la sécurité routière, à l'acquisition ou au déplacement d'une cinquantaine de bâtiments, à la perte d'un accès direct et à une diminution de visibilité pour des commerces et, enfin, à la perte de 90 ha de territoire agricole protégé (décision de la Commission de protection du territoire agricole du Québec du 17 mai 2010). Le projet permettrait la diminution du niveau sonore pour une forte proportion des résidences situées en bordure de la route 185 actuelle. Toutefois, cinq résidences subiraient une augmentation notable de leur environnement sonore. L'atténuation et la compensation des impacts négatifs seraient possibles notamment par la mise en place éventuelle de mesures d'atténuation du climat sonore.

Quant aux principaux enjeux biophysiques du projet, il faut retenir l'empiètement sur des milieux humides et les impacts appréhendés sur des espèces floristiques à statut particulier.

Les mesures d'atténuation et les engagements de l'initiateur ont été jugés satisfaisants pour rendre les impacts résiduels acceptables.

L'analyse environnementale conclut que le projet est justifié, que le tracé retenu répond le mieux aux objectifs de sécurité et qu'il est acceptable sur le plan environnemental sous réserve d'appliquer certaines recommandations identifiées à la suite de l'analyse environnementale. Il est

recommandé qu'un certificat d'autorisation soit délivré par le gouvernement au ministre des Transports afin qu'il puisse réaliser le projet de construction d'une autoroute entre Saint-Antonin et Saint-Louis-du-Ha! Ha! dans l'axe de la route 185.

TABLE DES MATIÈRES

Introduction 1

1. Le projet 2
   - 1.1 Raison d'être du projet 4
   - 1.2 Description générale du projet et de ses composantes 6

2. Analyse environnementale 7
   - 2.1 Analyse de la raison d'être du projet 7
   - 2.2 Analyse des variantes 8
     - 2.2.1 Variantes de tracés 8
     - 2.2.2 Variantes d'échangeur 9
   - 2.3 Choix des enjeux 10
     - 2.3.1 La sécurité des usagers de la route 185 10
     - 2.3.2 Le milieu bâti 10
     - 2.3.3 La protection des activités et du territoire agricole 11
     - 2.3.4 La modification du climat sonore 14
     - 2.3.5 La protection des milieux humides 18
     - 2.3.6 Espèces floristiques vulnérables ou susceptibles d'être ainsi désignées 19
     - 2.3.7 La gestion des matériaux excédentaires 21
   - 2.4 Autres considérations 21
     - 2.4.1 La perte permanente d'habitat pour le poisson 21
     - 2.4.2 La communauté malécite 22

Conclusion 23

Références 25

Annexes 26

LISTE DES TABLEAUX

TABLEAU 1 : VENTILATION DES COÛTS ASSOCIÉS AU PROJET 7

TABLEAU 2 : GRILLE DU MTQ SUR L'ÉVALUATION DE LA QUALITÉ DE L'ENVIRONNEMENT SONORE 14

TABLEAU 3 : NIVEAUX SONORES MAXIMAUX À RESPECTER EN PHASE DE CONSTRUCTION – SEUILS DU MTQ 15

TABLEAU 4 : NIVEAU DE GÊNE LIÉ AU BRUIT 16

TABLEAU 5 : RÉSIDENCES QUI SUBIRAIENT UN IMPACT MOYEN 17

LISTE DES FIGURES

FIGURE 1 : LA LOCALISATION DU PROJET 3

LISTE DES ANNEXES

ANNEXE 1 LISTE DES UNITÉS ADMINISTRATIVES DU MINISTÈRE, DES MINISTÈRES ET DE L'ORGANISME GOUVERNEMENTAL CONSULTÉS 27

ANNEXE 2 CHRONOLOGIE DES ÉTAPES IMPORTANTES DU PROJET 29

INTRODUCTION

Le présent rapport constitue l'analyse environnementale du projet de construction d'une autoroute dans l'axe de la route 185 entre le territoire des municipalités des paroisses de Saint-Antonin et de Saint-Louis-du-Ha! Ha! par le ministère des Transports (MTQ), sur le territoire des municipalités régionales de comté (MRC) de Rivière-du-Loup et de Témiscouata.

La section IV.1 de la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., c. Q-2) présente les modalités générales de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement. Le projet de construction d'une autoroute entre Saint-Antonin et Saint-Louis-du-Ha ! Ha ! dans l'axe de la route 185 est assujetti à cette procédure en vertu du paragraphe *e* de l'article 2 du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (R.R.Q., 1981, c. Q-2, r. 9), puisqu'il s'agit d'une infrastructure routière à quatre voies nécessitant une emprise d'une largeur moyenne de plus de 35 m, sur une longueur de plus de 1 km.

La réalisation de ce projet nécessite la délivrance d'un certificat d'autorisation du gouvernement. Un dossier relatif à ce projet (comprenant notamment l'avis de projet, la directive du ministre, l'étude d'impact préparée par l'initiateur de projet et les avis techniques obtenus des divers experts consultés) a été soumis à une période d'information et de consultation publiques de 45 jours qui a eu lieu à Saint-Antonin du 23 septembre au 7 novembre 2008.

Sur la base de l'information fournie par l'initiateur et de celle issue des consultations publiques, l'analyse effectuée par les spécialistes du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP) et du gouvernement (voir l'annexe 1 pour la liste des unités du MDDEP, ministères et organisme consultés) permet d'établir, à la lumière de la raison d'être du projet, l'acceptabilité environnementale du projet, la pertinence de le réaliser ou non et, le cas échéant, d'en déterminer les conditions d'autorisation. Les principales étapes précédant la production du présent rapport sont consignées à l'annexe 2.

1. LE PROJET

Cette section repose sur des renseignements fournis par le MTQ dans l'étude d'impact sur l'environnement et dans les différents documents déposés au soutien de sa demande d'autorisation. Il s'agit d'une section descriptive présentant le projet et servant de référence à l'analyse environnementale qui est effectuée à la section 2 du présent rapport.

Le projet de construction d'une autoroute dans l'axe de la route 185 entre le territoire des municipalités des paroisses de Saint-Antonin et de Saint-Louis-du-Ha! Ha! s'inscrit dans le contexte du plan de transport du Bas-Saint-Laurent et du plan stratégique du MTQ. Ces plans visent à accroître l'efficacité des grands corridors internationaux et interrégionaux et à améliorer de façon générale la sécurité routière. Le tronçon de la route 185 entre Saint-Antonin et Saint-Louis-du-Ha! Ha! fait partie d'un des tronçons de la route Transcanadienne, parcourant le Québec d'ouest en est, qui sont appelés à être transformés en autoroute à quatre voies divisées. La sécurité routière, la circulation et la continuité de la route Transcanadienne constituent les principaux éléments qui justifient la nécessité d'intervenir.

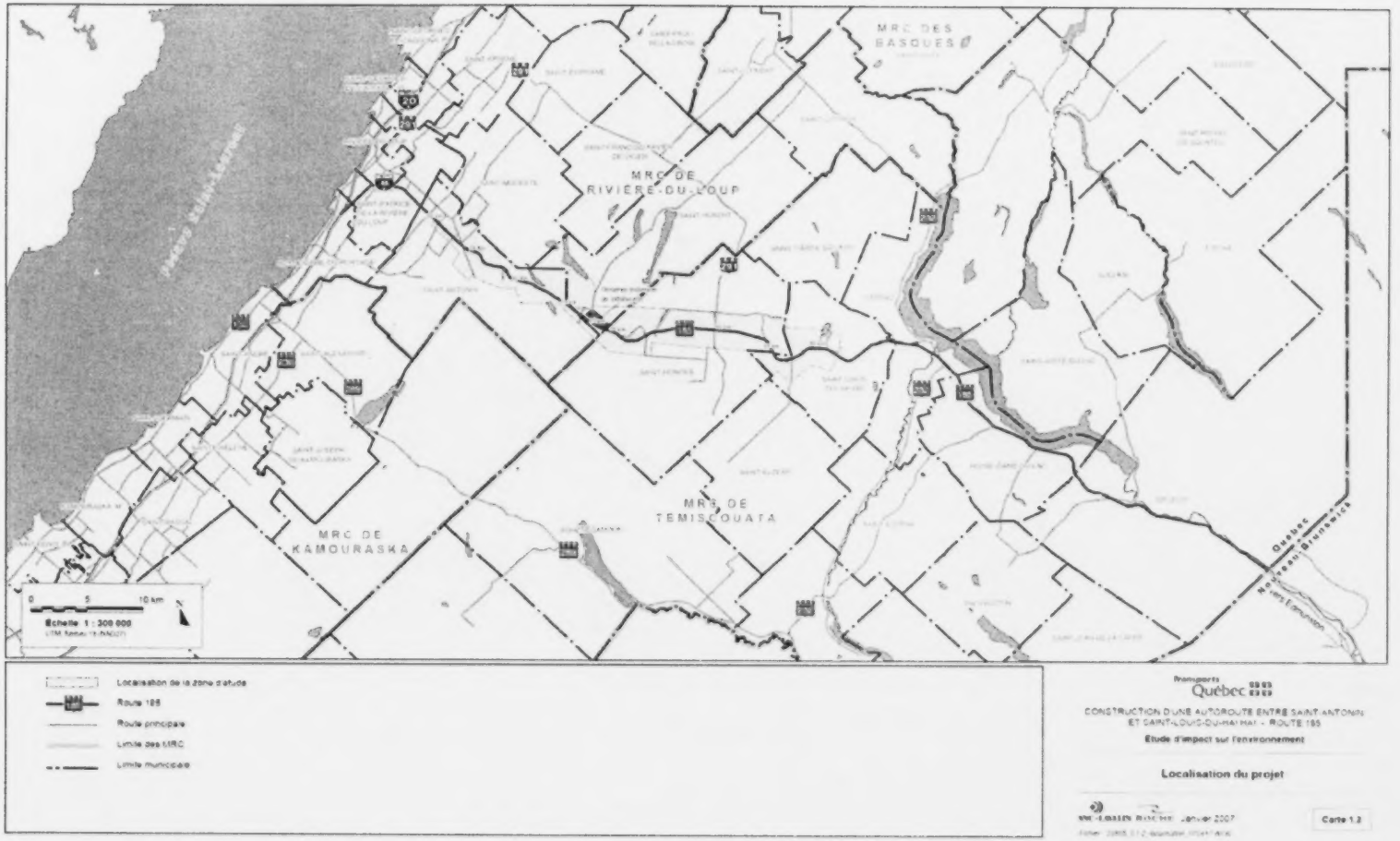
En plus d'être soumis à la Loi sur la qualité de l'environnement, ce projet est également soumis à la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale (L.C. 1992, c. 37) parce qu'il devrait bénéficier d'un financement de source fédérale ou nécessiter la délivrance d'un permis, d'une licence ou d'une autorisation fédérale.

Le projet couvre une distance de 40,1 km et est compris entre le km 88 à Saint-Antonin et le km 48,8 à Saint-Louis-du-Ha! Ha!. Il traverse les MRC de Rivière-du-Loup et de Témiscouata et dessert plus spécifiquement les municipalités de Saint-Antonin, Saint-Hubert-de-Rivière-du-Loup, Saint-Honoré-de-Témiscouata et Saint-Louis-du-Ha! Ha!. Il touche également la réserve de Whitworth (communauté malécite) (figure 1).

Le tracé projeté de l'autoroute 85 suit généralement l'axe actuel de la route 185. Afin de maintenir des liens avec l'autoroute projetée, des échangeurs sont prévus aux intersections où les débits journaliers moyens annuels sont les plus élevés et lorsque celles-ci assurent une fonction de desserte importante. Par conséquent, selon ces critères, trois échangeurs complets, deux demi-échangeurs, un passage inférieur et des voies de desserte sont prévus de part et d'autre de l'autoroute. La superficie de terrain requise pour réaliser les travaux est de 799 ha.

Le projet prévoit le franchissement du ruisseau Castonguay et de la rivière Bleue par la construction de huit ponts pour les chaussées de l'autoroute et/ou pour les voies de desserte. Les sentiers récréatifs (piste cyclable et sentiers de véhicule tout-terrain et de motoneige) qui seraient touchés par le projet seraient réaménagés. Entre autres, certains tronçons du parc linéaire interprovincial Petit Témis, la première piste cyclable au Canada reliant le Québec et le Nouveau-Brunswick, devront êtres déplacés. Une traverse d'orignaux est également prévue dans le secteur du ruisseau Castonguay (km 73).

FIGURE 1 : LA LOCALISATION DU PROJET



Source : Tirée de l'étude d'impact, carte 1.2

Le coût total du projet est évalué à 480 millions de dollars. Le calendrier de réalisation du projet n'est pas encore déterminé, mais comme le projet compte plus de 40 km d'autoroute, il serait réalisé progressivement par tronçons au cours des prochaines années.

1.1 Raison d'être du projet

La justification du projet repose sur les problèmes inhérents à la sécurité routière et à la circulation. La continuité de l'autoroute transcanadienne est également à la base de la raison d'être du projet.

Une étude d'opportunité portant sur l'ensemble de la route 185, de Rivière-du-Loup jusqu'à la frontière du Nouveau-Brunswick, a été réalisée en 1997. Cette étude visait à vérifier si la route 185 répondait adéquatement aux besoins de mobilité et de sécurité des déplacements qui s'y effectuaient et si elle était en mesure de répondre à de tels besoins pour les vingt prochaines années. Les auteurs concluent qu'il est nécessaire d'intervenir sur la route 185 afin d'améliorer la sécurité des usagers, particulièrement dans certains secteurs où les risques d'accidents sont plus grands. Des variantes de solutions aux problèmes identifiés ont été élaborées et comparées et des interventions ont été recommandées.

Bien que cette étude mentionne que le niveau de service ait été jugé bon à l'époque, elle insiste sur le fait que la route 185 pourra présenter des problèmes de mobilité si la tendance du développement urbain est maintenue dans sa forme actuelle. En fait, la multiplication des accès directs sur la route aura comme conséquence d'amplifier la problématique de sécurité routière, mais aussi d'interférer sur la fluidité du lien.

Circulation actuelle et future

Selon les données du MTQ, obtenues à la station de comptage permanente de Dégelis en 2003, dans le secteur à l'étude, les débits journaliers moyens annuels (DJMA) varient entre 5 900 et 6 700 véhicules/jour. De plus, il existe de fortes variations saisonnières qui se traduisent par une différence importante entre les débits journaliers moyens en hiver qui varient de 4 200 à 4 700 véhicules/jour et les débits journaliers moyens en été qui fluctuent de 8 100 à 9 100 véhicules/jour.

Un débit élevé de véhicules lourds

La route 185 est un axe stratégique pour le transport des marchandises entre les provinces de l'Atlantique, d'une part, et le Québec et l'Ontario, d'autre part. Selon une étude sur le camionnage réalisée en 1999, la route 185 constitue la quatrième porte en importance pour les échanges de marchandises avec nos voisins et la troisième en termes de tonnage de marchandises. Environ 30 % des camions en provenance des Maritimes et qui passent par Dégelis sont en transit au Québec, car leur destination est l'Ontario. Plus spécifiquement pour le tronçon à l'étude, pour l'année 2002, le pourcentage de camions variait de 18 % à 22 % selon les sections, ce qui représente entre 1 200 et 1 340 camions/jour.

Niveau de service

Le MTQ a évalué à D le niveau de service pour l'année 2003 sur l'ensemble du secteur à l'étude. Ce niveau se caractérise par un écoulement de véhicules à haute densité, mais encore stable, dont la plage de débits se situe entre 844 et 1 443 véhicules/heure. Quant à elle, la situation des intersections du secteur à l'étude peut être qualifiée de bonne puisque les niveaux de service ne sont jamais inférieurs à C, ce qui signifie que le délai moyen reste en-dessous de 20 secondes.

Les prévisions pour 2023

Selon le MTQ, l'analyse des niveaux de service anticipés indique une détérioration grave de la situation tant en section qu'aux intersections. En section, le niveau de service E serait atteint en 2023 sur l'ensemble du secteur à l'étude. Un tel niveau de service correspond à des conditions de circulation proches ou ayant atteint la capacité d'une infrastructure routière (vitesse basse, mais uniforme, liberté de manœuvre restreinte, confort et aisance de conduite nuls, degré de frustration élevé, etc.).

Sécurité des usagers

L'étude d'impact indique que lors de la période s'étendant du 1er janvier 1998 au 31 décembre 2002, 342 accidents sont survenus dans le secteur à l'étude, ce qui n'est pas significativement plus élevé que pour la moyenne des routes comparables au Québec. Toutefois, ces accidents ont causé 11 décès, 25 blessés graves et 135 blessés légers. La proportion d'accidents mortels sur le tronçon à l'étude pendant ces cinq années est légèrement plus élevée que la moyenne québécoise (1,8 % contre 1,4 %). En raison du nombre élevé d'accidents mortels et avec blessés graves à certains endroits (km 49, 55, 61, 62, 71 et 72), le taux d'accident pondéré est supérieur au taux pondéré critique, ce qui signifie que les accidents sont plus graves en moyenne que sur l'ensemble des routes comparables.

Plusieurs de ces accidents sont causés par la présence d'animaux sur la route. La vitesse excessive et une conduite imprudente, de même que l'inattention et le sommeil sont aussi des causes fréquentes d'accidents. Également, la forte proportion de camions circulant sur cet axe routier explique le nombre élevé d'accidents impliquant un véhicule lourd. Des camions sont impliqués dans presque tous les accidents mortels relevés. Les facteurs climatiques ainsi que l'état de surface de la chaussée ont un rôle important à jouer dans la problématique de sécurité du secteur à l'étude. En effet, les mois d'hiver sont les plus dangereux, car ils regroupent 45 % des accidents pour seulement 26 % du trafic.

Le taux moyen d'accident sur la section à l'étude de la route 185 est estimé à 0,74 accidents/Mvéh·km et l'indice moyen de gravité à 2,17 pour ce tronçon de 42 km. Compte tenu que pour une autoroute, le taux d'accident est considéré être de 0,68 et l'indice de gravité de 1,67, on estime que la réalisation du projet permettra une diminution potentielle de 8 % du nombre d'accidents, soit une trentaine d'accidents annuellement.

Enfin, la fluctuation dans la géométrie de la route oblige les usagers à s'adapter à un environnement routier non uniforme, ce qui la rend moins sécuritaire. L'ajout inévitable de nouveaux accès directs sur la route dans certains secteurs actuellement en développement ou qui

le seront éventuellement, aura comme conséquence d'amplifier la problématique de sécurité routière, mais aussi d'interférer sur la fluidité du lien.

1.2 Description générale du projet et de ses composantes

Autoroute

Le tracé retenu de l'autoroute 85, un tronçon de 40,1 km compris entre Saint-Antonin et Saint-Louis-du-Ha! Ha!, suit généralement l'axe actuel de la route 185. Seul un tronçon à Saint-Antonin serait aménagé à l'est de la route actuelle en raison de la présence d'une succession de courbes et des impacts importants appréhendés sur le cadre bâti. La route 185 actuelle serait donc généralement utilisée soit comme chaussée d'autoroute, soit comme voie de desserte. Les dessertes, lorsque présentes, seraient localisées à l'extérieur de l'emprise nominale de l'autoroute qui aurait une largeur de 90 m. Sur l'autoroute, la vitesse affichée serait de 100 km/h alors qu'elle varierait entre 70 et 90 km/h sur les voies de desserte.

Échangeurs

Afin de maintenir des liens avec l'autoroute projetée, des échangeurs sont prévus aux intersections où les DJMA sont les plus élevés et lorsque celles-ci assurent une fonction de desserte importante. Par conséquent, selon ces critères, trois échangeurs complets sont prévus aux intersections suivantes :

- à la route de la Station à Saint-Antonin (km 87);
- au chemin Leclerc à Saint-Hubert-de-Rivière-du-Loup (km 72);
- à la route 291 à Saint-Honoré-de-Témiscouata (km 61).

Aussi, des demi-échangeurs sont prévus au km 67 et 56,5 à Saint-Honoré-de-Témiscouata pour faciliter l'accès aux véhicules d'urgence et limiter les détours des résidants. Finalement, un passage inférieur est prévu dans le secteur du chemin de la Savane à Saint-Louis-du-Ha! Ha! (km 50,5) pour permettre aux véhicules routiers et agricoles de traverser d'une voie de desserte à l'autre.

Voies de desserte

Afin de maintenir un accès aux propriétés riveraines de l'autoroute projetée, des voies de desserte sont prévues de part et d'autre de l'autoroute. Ces dernières sont généralement aménagées le long de l'emprise de l'autoroute sauf dans certains secteurs, soit :

- à Saint-Antonin où un tronçon de la route 185 servirait de voie de desserte alors que l'autoroute serait construite en milieu forestier à l'est de la route existante;
- à Saint-Hubert-de-Rivière-du-Loup et à Saint-Honoré-de-Témiscouata où la voie de desserte est emprunterait le chemin Leclerc, le chemin Taché, le chemin Couturier, le chemin Beaulieu (rue Principale Nord) et la rue Principale Sud, s'éloignant ainsi de l'emprise de la future autoroute. Aucune desserte n'est prévue du côté est de l'éventuelle autoroute entre les deux demi-échangeurs, compte tenu que la majorité des lots ont un accès par la rue Principale.

Autres aménagements et ouvrages d'art

Le projet prévoit le franchissement du ruisseau Castonguay et de la rivière Bleue par la construction de huit ponts pour les chaussées de l'autoroute et/ou pour les voies de desserte. Les travaux de construction de l'autoroute nécessiteraient également la mise en place de 55 ponceaux pour les traversées de cours d'eau intermittents et permanents. Par ailleurs, les sentiers récréatifs qui seraient touchés par le projet seraient réaménagés. Enfin, une traverse d'orignaux est prévue dans le secteur du ruisseau Castonguay (km 73). Ce secteur est le plus accidentogène du tronçon à l'étude.

Coûts du projet

Le coût total du projet est estimé à 480 millions de dollars. Le tableau suivant présente la ventilation des coûts.

TABLEAU 1 : VENTILATION DES COÛTS ASSOCIÉS AU PROJET

Organisation du chantier	30 M$
Terrassement	71 M$
Structure de la chaussée et revêtement	154 M$
Ouvrages d'art, ponceaux et égouts pluviaux	61 M$
Signalisation et éclairage	6 M$
Travaux divers (aménagement paysager, sentiers récréatifs, etc.)	26,5 M$
Acquisitions	11 M$
Déplacement des services publics	0,5 M$
Honoraires professionnels	120 M$
Total	**480 M$**

Source : Étude d'impact, tableau 5.6

2. ANALYSE ENVIRONNEMENTALE

L'objectif de cette section est de développer une argumentation en vue de porter un jugement sur l'acceptabilité environnementale du projet.

2.1 Analyse de la raison d'être du projet

La raison d'être du projet s'articule principalement autour de la nécessité d'intervenir en raison de la gravité des accidents observés dans le secteur, qui s'explique entre autres par le grand nombre d'accès, la vitesse des utilisateurs, la difficulté d'effectuer des dépassements et les déficiences géométriques. Cette nécessité d'intervenir s'inscrit dans un contexte où le volume de circulation sur le tronçon à l'étude est en augmentation et où l'on retrouve un écoulement à haute densité, notamment de véhicules lourds. Les débits anticipés sur un horizon de 20 ans laissent présager des niveaux de service E en section. En outre, la continuité de l'autoroute transcanadienne constitue un autre élément important de la raison d'être du projet.

Le MTQ estime que la réalisation du projet améliorera la sécurité routière, réduira la gravité des accidents et améliorera la fluidité de la circulation. À l'instar du MTQ, l'équipe d'analyse estime que les améliorations proposées à la route 185 sont devenues nécessaires.

Constat relatif à la raison d'être du projet

> *L'équipe d'analyse du MDDEP est d'avis que le projet est justifié en raison des problèmes de sécurité et de fluidité observés. La réalisation du projet permettra de favoriser l'atteinte des objectifs du MTQ en améliorant la sécurité routière, en réduisant la gravité des accidents et en améliorant la fluidité de la circulation. De plus, elle permettra aussi d'assurer la continuité de l'autoroute transcanadienne.*

2.2 Analyse des variantes

L'analyse comparative des variantes a été effectuée selon les composantes technique, sociale, environnementale et économique pertinentes au projet et les éléments de comparaison retenus par le MTQ. Les principaux aspects comparés par l'initiateur afin de déterminer la variante optimale permettant la sécurité maximale pour les usagers de la route sont les impacts en regard des acquisitions de bâtiments, du climat sonore, du paysage, des habitats fauniques et de la protection du territoire agricole. Dans la recherche de l'option préférable, plusieurs variantes ont été élaborées puis analysées en fonction des divers critères environnementaux et techniques.

2.2.1 Variantes de tracés

Saint-Antonin (entre les km 79 et 85)
Dans ce secteur, quatre tracés ont été étudiés par le MTQ, deux à l'est de la route 185, un dans son axe et un autre à l'ouest de cette dernière. La variante retenue est située à quelques centaines de mètres à l'est de la route actuelle, en milieu forestier. Puisque la route 185 demeurerait la voie de desserte ouest, une diminution des débits et des niveaux sonores serait observée pour les résidants riverains de la route. Par ailleurs, cette variante nécessiterait peu d'acquisitions de bâtiments comparativement à celle située dans l'axe de la route. Enfin, la variante retenue traverserait une zone de chasse à l'orignal, un ravage de cerfs de virginie ainsi que quelques milieux humides. Malgré cela, elle représenterait la solution de moindre impact tout en répondant aux critères techniques et de sécurité d'une autoroute.

Les trois autres variantes ont été éliminées principalement en raison du nombre d'acquisitions nécessaires, de la proximité du milieu bâti, de la présence de milieux humides et de secteurs utilisés par les orignaux et pour des fins de villégiature.

Saint-Hubert-de-Rivière-du-Loup et Saint-Honoré-de-Témiscouata (à la hauteur de la réserve de Withworth)
Comme pour le précédent secteur, quatre tracés ont été étudiés par le MTQ, deux à l'est de la route 185, un dans son axe et un autre à l'ouest de cette dernière. Le tracé retenu serait construit à l'ouest de la route 185 qui deviendrait la voie de desserte est de l'autoroute. Elle ne nécessiterait aucun empiètement dans des milieux humides et aucune acquisition de bâtiment et un empiètement mineur dans la réserve de Withworth.

Les trois autres variantes ont été éliminées en raison notamment d'empiètement dans des milieux humides, d'un empiètement important au centre de la réserve de Withworth, de remblayage dans des lacs et de la topographie accentuée.

Saint-Honoré-de-Témiscouata et Saint-Louis-du-Ha! Ha! (entre les km 49 et 61)
Quatre tracés ont été étudiés dans ce secteur. La variante retenue est celle qui serait située dans l'axe actuel de la route 185. Une voie de desserte ouest serait aménagée du côté ouest de la rivière Bleue. Selon le MTQ, celle-ci s'intégrerait mieux dans le paysage, serait moins dispendieuse et affecterait moins le milieu aquatique. Cette variante impliquerait toutefois l'acquisition de huit résidences, deux commerces et de trois chalets, en plus de la relocalisation du parc linéaire Le Petit Témis.

Les trois autres variantes ont été éliminées notamment en raison des coûts, de la perte de visibilité et de la baisse potentielle d'achalandage pour les commerces, des impacts visuels, des empiètements en zone agricole permanente et de l'importance du volume des déblais et remblais.

2.2.2 Variantes d'échangeur

Différentes variantes d'échangeur ont été analysées par le MTQ afin d'optimiser le projet.

Saint-Antonin
Dans ce secteur, onze variantes ont été étudiées. Celle retenue est un échangeur à la route de la Station avec le 3^{e} rang qui se termine en cul-de-sac du côté est. Selon l'initiateur, celle-ci est un compromis acceptable entre un échangeur au 3^{e} Rang, où un fort débit de circulation est observé, incluant plusieurs camions, et un échangeur au chemin de la Rivière-Verte où il y a présence de commerces. Cette variante a pour avantage d'éviter l'acquisition de résidences et de commerces.

Les autres variantes n'ont pas été retenues notamment en raison de contraintes techniques, des coûts liés à l'entretien, d'impact sur l'aire d'alimentation des puits de captage de Saint-Antonin et des acquisitions nécessaires.

Saint-Hubert-de-Rivière-du-Loup et Saint-Honoré-de-Témiscouata
Dans ce secteur, deux variantes d'échangeur ont été étudiées. Celle retenue est un échangeur au chemin Leclerc. Elle a l'avantage d'éviter l'empiètement dans la réserve de Withworth et n'impliquerait pas de détour pour les utilisateurs. L'autre option a été rejetée en raison des acquisitions nécessaires dans la réserve de Withworth, des détours occasionnés pour les utilisateurs, des impacts sur le ruisseau Castonguay et les milieux humides adjacents.

Saint-Honoré-de-Témiscouata
L'échangeur à la route 291 et les deux demi-échangeurs aux rues Principale Nord et Principale Sud n'ont pas fait l'objet d'optimisation particulière. La conception de ces derniers avait déjà pris en compte la présence des lacs, des milieux humides, des secteurs de villégiature et du cadre bâti à proximité.

Constat relatif à l'analyse des variantes

> *L'équipe d'analyse du MDDEP constate que la variante de tracé ainsi que les variantes d'échangeurs retenues se distinguent des autres variantes comme étant*

les meilleurs choix pour plusieurs des éléments retenus par le MTQ. De plus, les éléments qu'il a retenus pour effectuer son analyse sont en général adéquats.

2.3 Choix des enjeux

L'analyse de l'ensemble du dossier, basée sur les avis des experts consultés, a permis de dégager les enjeux environnementaux[1] liés au projet. Ceux retenus pour fin d'analyse de l'acceptabilité environnementale sont les suivants :

- la sécurité des usagers de la route 185;
- le milieu bâti;
- la protection du territoire et des activités agricoles;
- la modification du climat sonore;
- la protection des milieux humides;
- les espèces floristiques à statut particulier;
- la gestion des matériaux excédentaires.

2.3.1 La sécurité des usagers de la route 185

Tel que mentionné précédemment, l'amélioration de la sécurité de la route 185 constitue la principale raison à la base du projet. De ce point de vue, la nécessité de l'ouvrage apparaît indispensable. Une problématique ressort de l'analyse des accidents ainsi que des divers aspects de la circulation du territoire à l'étude. En effet, le nombre d'accidents survenus entre 1990 et 2002 dans la zone d'étude n'est pas anormalement élevé, mais la gravité des accidents est, en général, préoccupante.

Du point de vue de la sécurité, l'ensemble des aménagements proposés par le MTQ vise à une amélioration notable des conditions de circulation pour les usagers de la route. Les impacts du projet concernant l'aspect de la sécurité apparaissent positifs.

Constat relatif à la sécurité des usagers de la route 185

L'équipe d'analyse du MDDEP partage l'avis de l'initiateur à l'effet que le projet autoroutier permettrait de corriger les problèmes concernant la sécurité pour les usagers de la route 185, sur le tronçon situé entre Saint-Antonin et Saint-Louis-du-Ha! Ha!.

2.3.2 Le milieu bâti

Selon les données du MTQ, une cinquantaine de bâtiments devraient être acquis ou relocalisés parce qu'ils seraient situés dans l'emprise de l'autoroute projetée ou parce que leur accès serait compromis. Il s'agit de cinquante résidences, de quatre commerces et d'un bâtiment d'utilité publique[2].

---

[1] Un enjeu environnemental est une préoccupation sociale ou un élément stratégique lié à un projet ou à un impact environnemental et qui est déterminant pour l'acceptabilité environnementale ou sociale de ce projet.

[2] Il s'agit précisément de 54 bâtiments puisqu'une résidence abrite aussi un commerce.

Ceux-ci sont principalement situés à la hauteur :

- des courbes à Saint-Antonin dans le secteur du lac Bérubé (3 bâtiments);
- de la rue Principale Nord et du 10e Rang à Saint-Honoré-de-Témiscouata (9 bâtiments);
- du chemin Leclerc à Saint-Hubert-de-Rivière-du-Loup (2 bâtiments);
- de la route 291 à Saint-Honoré-de-Témiscouata (8 bâtiments);
- de la rue Principale Sud à Saint-Honoré-de-Témiscouata (8 bâtiments);
- de la courbe à Saint-Louis-du-Ha! Ha! (24 bâtiments).

Aussi, selon les plans d'avant-projet, près de 538 ha de terrains privés devraient être acquis parce qu'ils sont situés dans l'emprise projetée de l'autoroute, des dessertes et des échangeurs, ou dans l'emprise des nouveaux tronçons du parc linéaire Le Petit Témis ou parce qu'ils deviennent enclavés à la suite de la construction de la nouvelle infrastructure.

L'acquisition de terrains aurait pour effet de rapprocher certaines résidences de la nouvelle emprise et, par conséquent, de diminuer leur marge de recul. Sept bâtiments verraient leur marge modifiée en deçà de 10 mètres (marge généralement exigée par les règlements d'urbanisme dans ce secteur).

Pour les entreprises et les propriétaires de résidences privées qui feraient l'objet d'une acquisition totale ou partielle, des mesures d'atténuation sont prévues en conformité avec la procédure habituelle du MTQ. Il peut s'agir soit d'entente de gré à gré ou, en cas d'absence d'entente, de la démarche encadrée par la Loi sur l'expropriation (L.R.Q, c. E-24).

Les modifications à l'accessibilité et à la visibilité des commerces

Outre les quatre commerces qui seraient acquis, cinq verraient leur accessibilité modifiée alors que deux autres, localisés à Saint-Antonin, là où l'autoroute prévue s'éloignerait de la route 185 actuelle, subiraient des modifications autant au niveau de la visibilité que de l'accessibilité. Le MTQ précise dans l'étude d'impact qu'il n'est pas tenu de compenser la diminution d'achalandage d'un commerce et les pertes générées par cette dernière.

Constat relatif au milieu bâti

> *L'équipe d'analyse du MDDEP est d'avis que la réalisation du projet aurait un impact négatif sur certains commerces et résidences privées qui devraient être acquis ou déplacés. Aussi, des commerces pourraient être affectés par une modification de leur visibilité et de leur accessibilité. Toutefois, les efforts de l'initiateur pour optimiser le tracé retenu et les mesures de compensation courantes prévues par ce dernier rendent l'impact acceptable.*

2.3.3 La protection des activités et du territoire agricole

Selon les données du MTQ, à l'intérieur de la zone d'étude, les secteurs agricoles correspondent exclusivement aux trois secteurs faisant partie de la zone agricole soit 525 ha à Saint-Antonin, 505 ha à Saint-Honoré-de-Témiscouata et 1 465 ha à Saint-Louis-du-Ha! Ha!. Aucune exploitation agricole ou superficie en culture n'est présente hors de ces trois secteurs.

Dans le secteur de Saint-Antonin, les superficies en culture représentent 20 % de la superficie totale et les trois-quarts sont en céréales et en foin. Trois propriétaires possèdent des terres en culture, mais seulement deux sont considérés comme des exploitants agricoles. Ils détiennent des exploitations bovine et céréalière.

À Saint-Honoré-de-Témiscouata, les superficies en culture représentent 29 % de la superficie totale et elles sont majoritairement en foin. On y retrouve deux exploitants agricoles, soit une ferme bovine et une ferme ovine.

Enfin, dans le secteur de Saint-Louis-du-Ha! Ha!, les superficies en culture représentent 21 % de la superficie totale et 55 % sont des superficies cultivées en foin, 35 % en céréales et 10 % en pâturage. Huit propriétaires possèdent des terres en culture et sept d'entres eux sont considérés comme des exploitants agricoles. Ces derniers détiennent notamment des exploitations de types laitier, céréalier et porcin.

Dans le cadre de la consultation interministérielle, le ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation (MAPAQ) a indiqué au MDDEP que ces faibles proportions de superficies en culture s'expliquent, en partie, par les possibilités des sols établis par l'inventaire des terres du Canada, constitués majoritairement des classes 4 et 5. Les types de sols associés à ces classes présentent d'importantes limitations ayant notamment pour effet de limiter les choix et les rendements des cultures (classe 4), et même d'empêcher les récoltes annuelles de grandes cultures (classe 5). Pour offrir un meilleur potentiel, les sols de ces classes doivent faire l'objet de traitements et de travaux agricoles.

De plus, le MAPAQ a souligné que les principaux impacts appréhendés par la réalisation du projet sont la perte de superficie de territoire agricole et les difficultés d'accès aux terres. De ce fait, l'amputation de 90 ha en zone agricole permanente représente moins de 1 % de la zone agricole combinée des trois municipalités touchées, tandis que la perte de 67 ha de terres à bon potentiel (classe 4) représente moins de 0,5 % de la zone agricole combinée. À l'échelle des exploitations agricoles, la majorité d'entre elles perdraient moins de 5 % de superficie en culture et moins de 10 % de superficie non cultivée. Toutefois, une exploitation subirait la perte de ses quatre serres, qui seraient possiblement relocalisées, alors qu'une autre verrait une faible superficie de terre non cultivée enclavée. Les impacts relatifs aux difficultés d'accès aux terres seraient essentiellement pressentis durant la phase de construction du projet, mis à part pour une exploitation qui devrait faire un détour d'un peu moins de 1 km pour atteindre une traversée de l'autoroute 185. Ce détour occasionnerait potentiellement une perte de temps, mais la sécurité des individus serait désormais assurée.

Dans ce contexte, le MAPAQ ne croit pas que la variante de tracé retenue soit susceptible d'altérer la vitalité économique du milieu agricole en raison du faible potentiel de développement de ce dernier. L'agriculture demeure un rouage important dans le paysage rural par son occupation du territoire. L'homogénéité du milieu agricole concerné par le projet serait modérément affectée, notamment en raison de l'utilisation de l'axe de la route existante, ce qui n'aura pas pour effet d'augmenter la pression de l'urbanisation sur l'agriculture. Ce ministère considère que l'initiateur a fait les efforts nécessaires afin de minimiser les impacts sur l'agriculture. Le MAPAQ reconnaît la nécessité du réaménagement de la route 185 en autoroute afin d'assurer la sécurité du public qui transite et qui habite aux abords de cet important axe routier. Enfin, il est d'avis qu'un tel projet ne peut se réaliser sans un minimum d'impacts sur le territoire et les activités agricoles.

Les exploitations acéricoles

Selon les données de l'initiateur, quatre exploitations acéricoles ont été recensées sur des terres privées situées le long de la route 185. De celles-ci, trois se trouvent dans le rang C de la municipalité de Saint-Honoré-de-Témiscouata et une autre se trouve dans le rang sud du vieux chemin Témiscouata de la municipalité de Saint-Antonin. Ces quatre exploitations seraient directement affectées par l'emprise de l'autoroute ou par la voie de desserte. Au total, le déboisement de l'emprise entraînerait la perte de 25 ha d'érablières à potentiel acéricole incluant celles présentement en exploitation.

Le MTQ prévoit indemniser les propriétaires des érablières touchées conformément à son processus habituel d'acquisition.

À ce sujet, le MAPAQ est d'avis que les inconvénients provoqués par la réalisation de l'autoroute auraient pour effet de réduire la productivité des érablières en raison de l'augmentation du vent, la modification du régime hydrique, la compaction du sol et la présence de sels de déglaçage. Par conséquent, ce sont potentiellement 3,6 ha supplémentaires d'érablières qui pourraient être affectés à proximité de l'emprise. Afin de réduire au minimum les impacts sur le territoire et les activités agricoles, le MAPAQ suggère que les mesures d'atténuation de l'initiateur prennent en compte la réduction du potentiel de production de ces zones par des compensations. En réponse à cette préoccupation, le MTQ a précisé au MDDEP que les indemnisations qui seraient versées aux propriétaires couvriraient tous les préjudices directement causés par les expropriations, incluant la perte de productivité causée par l'effet de bordure.

Une demande a été formulée à la Commission de protection du territoire agricole du Québec (CPTAQ) en vue d'obtenir son autorisation pour exclure du territoire protégé les parties de terrains requises pour établir l'autoroute. La superficie de terres agricoles perdue représente 16,1 ha dans la municipalité de Saint-Antonin, 43,53 ha dans la municipalité de Saint-Louis-du-Ha! Ha! et 30,21 ha dans celle de Saint-Honoré de Témiscouata, soit un total de presque 90 ha. Dans sa décision favorable du 17 mai 2010, la CPTAQ a souligné que le tracé proposé soustrairait des superficies cultivées et affecterait quelques terres, mais que la présence actuelle de la route 185 fait en sorte que le tracé sectionne peu de terres, et que le MTQ a prévu des moyens pour minimiser ces impacts. Aussi, elle a précisé que les impacts sur l'agriculture seraient réels et qu'ils ne pourraient pas être éliminés complètement. Enfin, elle est d'avis que la variante soumise représente celle de moindre impact sur l'agriculture.

Constat relatif au territoire et aux activités agricoles

> *L'équipe d'analyse du MDDEP est d'avis que le projet entraînerait la perte de superficies cultivables. En effet, ce projet ne pourrait se réaliser sans un minimum d'impacts sur le territoire et les activités agricoles. Toutefois, le MTQ a fait les efforts nécessaires afin de minimiser les impacts de son projet sur le milieu agricole.*
>
> *Quelques exploitations acéricoles pourraient également être affectées par le projet. Ces dernières seraient indemnisées par l'initiateur, au même titre que les exploitants agricoles touchés.*

Compte tenu de l'avis favorable émis par la CPTAQ et par les autres intervenants concernés ayant été consultés sur cette question, l'équipe d'analyse conclut que l'impact général du projet sur le territoire agricole est acceptable.

2.3.4 La modification du climat sonore

Le bruit de la circulation routière contribue à une détérioration du climat sonore. Selon le ministère de la Santé et des Services sociaux, la pollution sonore communautaire peut nuire à la performance, gêner la communication, altérer le sommeil et constituer une nuisance et, en cela, porter atteinte à la santé des citoyens.

Habituellement, pour un projet routier, l'évaluation des impacts sonores compare les niveaux sonores actuels et ceux projetés sur un horizon de dix ans après la mise en service du tronçon. De plus, deux types d'impacts sont à considérer, soit les impacts durant la construction et ceux liés à l'exploitation de la route.

2.3.4.1 Le climat sonore actuel

Selon l'étude d'impact, le climat sonore actuel dans la zone d'étude a été déterminé par des mesures terrain et par des calculs de simulation sonore. La position et le nombre de points de mesure à l'intérieur de la zone d'étude ont été choisis pour être représentatifs du climat sonore actuel. La zone d'étude comprend des secteurs sensibles au bruit. Il s'agit des aires résidentielles, institutionnelles et récréatives. Ces aires incluent les résidences, les parcs, les écoles et les hôpitaux localisés jusqu'à 300 m du centre de la route, entre le km 49 à Saint-Louis-du-Ha! Ha! et le km 89 à Saint-Antonin. Le niveau sonore ambiant, pour l'ensemble des points de mesure, est dominé par celui de la route 185 et par celui de la circulation locale.

L'évaluation du climat sonore a été réalisée par le MTQ, à partir de la grille suivante qui quantifie le niveau de gêne.

TABLEAU 2 : GRILLE DU MTQ SUR L'ÉVALUATION DE LA QUALITÉ DE L'ENVIRONNEMENT SONORE

Zone de climat sonore	Niveau de gêne
$65\ dB \leq L_{Aeq,\ 24\ h}$	Fort (fortement perturbé)
$60\ dB < L_{Aeq,\ 24\ h} < 65\ dB$	Moyen (moyennement perturbé)
$55\ dB < L_{Aeq,\ 24\ h} \leq 60\ dB$	Faible (faiblement perturbé)
$L_{Aeq,\ 24\ h} \leq 55\ dB$	Acceptable

Source : Méthodologie – Étude de pollution sonore pour des infrastructures routières existantes, avril 1989, ministère des Transports du Québec.

Sur les 148 résidences recensées à moins de 300 m du tracé, le climat sonore est fortement perturbé dans 15 % des cas, moyennement perturbé dans 30 % des cas, faiblement perturbé dans 23 % des cas et acceptable dans 32 % des cas. La majorité des résidences fortement perturbées se trouve entre les km 80 et 82 au village de Rivière-Verte à Saint-Antonin.

2.3.4.2 Le climat sonore en période de construction

L'initiateur indique que durant les travaux de construction, il y aurait 100 résidences qui seraient proches de l'éventuelle autoroute et qui pourraient être affectées notamment par l'utilisation de la machinerie et par la circulation des camions.

Le MTQ s'est engagé à respecter pour son projet les critères sonores suivants, habituellement utilisés pour la période de construction (Tableau 3). Il s'est également engagé à mettre en place un mécanisme d'information auprès des résidants situés à proximité du chantier ainsi qu'une procédure pour le traitement des plaintes.

TABLEAU 3 : NIVEAUX SONORES MAXIMAUX À RESPECTER EN PHASE DE CONSTRUCTION – SEUILS DU MTQ

Période	Niveau sonore $L_{10\,\%}$[1] en dB(A)
Diurne : 7 h à 19 h	La plus élevée des deux valeurs suivantes : 75 dB(A) ou le bruit ambiant sans travaux + 5 dB(A)
Nocturne : 19 h à 7 h	Bruit ambiant sans travaux[2] + 5 dB(A)

1 $L_{10\,\%}$ signifie que pendant 10 % du temps d'échantillonnage, les niveaux sonores excèdent le seuil spécifié. Le temps d'échantillonnage est de 30 minutes. Il représente les pointes de bruit.

2 Bruit ambiant sans travaux, représenté par un L_{Aeq} (niveau équivalent), est le niveau sonore mesuré sur une période minimale de 24 heures ($L_{Aeq,\,24\,h}$) et au moins à deux reprises, durant deux jours non consécutifs avant le début des travaux de construction. Le bruit ambiant doit être évalué pour la période diurne (7 h à 19 h) et nocturne (19 h à 7 h).

Mesure d'atténuation en période de construction

Dans son étude d'impact, afin de réduire l'impact sonore en période de construction, le MTQ prévoit différentes mesures d'atténuation en bordure des zones sensibles, telles que la restriction de la période de réalisation des travaux et l'ajout de certains dispositifs au niveau de l'équipement et de la machinerie utilisée.

Programme de surveillance du climat sonore

Une surveillance du climat sonore pendant la durée des travaux est prévue par le MTQ. Un plan de suivi acoustique serait implanté lorsque nécessaire pour les zones sensibles au bruit. Tout au long des travaux, des réunions de chantier portant sur la gestion du bruit auraient lieu afin de suivre l'avancement de l'implantation du programme de surveillance et d'y apporter des correctifs, le cas échéant.

Constat relatif au climat sonore en période de construction

> *L'équipe d'analyse du MDDEP constate que le MTQ s'est engagé à mettre en place les mesures d'atténuation courantes en bordure des zones sensibles pour la période de construction. L'équipe d'analyse recommande qu'un programme détaillé de surveillance du climat sonore, durant la période de construction, soit élaboré par le MTQ et transmis dans le cadre de la demande visant l'obtention*

d'un certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement. Ce programme devra prévoir des mesures du niveau sonore actuel et des mesures de la contribution sonore du chantier. Il devra être réalisé durant toute la période de construction et visera à contrôler le bruit de sorte que les activités de construction restent à un niveau sonore acceptable ainsi qu'à mettre en place rapidement les mesures d'atténuation requises si la situation l'exige. Le programme de surveillance doit également prévoir des mécanismes pour informer les résidants du déroulement des activités du chantier.

2.3.4.3 Le climat sonore en période d'exploitation

Les critères d'analyse du MDDEP

Le MDDEP ne possède pas de règlement prescrivant des normes relatives à l'intensité du bruit routier. La pratique administrative suivie par le MDDEP dans le cadre de l'analyse des projets routiers consiste à s'inspirer des critères de confort recommandés par la Société d'hypothèque et de logement, soit un niveau sonore de 55 dB exprimé sur une période de 24 heures ($L_{Aeq,\ 24\ h}$) à l'extérieur des résidences, et plus récemment, des valeurs guides de l'Organisation mondiale de la santé (OMS). L'approche de l'OMS fait une distinction entre les niveaux de jour et ceux de nuit. L'Organisation recommande un maximum de 45 dB $L_{Aeq,\ 8\ h}$ la nuit pour permettre le sommeil, et pendant le jour un maximum de 50 dB $L_{Aeq,\ 16\ h}$ pour éviter une gêne modérée et 55 dB $L_{Aeq,\ 16\ h}$ pour éviter une gêne grave.

Effet global du projet sur le climat sonore

Les résultats des relevés ainsi que les simulations sonores effectuées par le MTQ indiquent le degré de perturbation actuel et attendu selon les critères appliqués par ce dernier (Tableau 4). Un total de 49 résidences ferait l'objet d'une acquisition[3], essentiellement celles les plus exposées au bruit.

TABLEAU 4 : NIVEAU DE GÊNE LIÉ AU BRUIT

Nombre de résidences selon le climat sonore (indicateur $L_{Aeq,\ 24\ h}$)			
Bilan en 2003			
< 55 dB(A)	55 à 60 dB(A)	60 à 65 dB(A)	> 65 dB(A)
47	35	44	22
Bilan en 2010 (mise en service)			
68	19	12	0
Bilan en 2020			
62	24	13	0

Source : Adapté de l'étude d'impact, tableaux 3.83, 6.10 et 6.12 et l'annexe 3.3

[3] L'une de ces résidences est située à plus de 300 m de la route 185 et n'a donc pas fait l'objet de simulations.

Lors de la mise en service de l'autoroute en 2010, 70 résidences subiraient un impact positif, 10 un impact nul, 15 un impact faible et 4 un impact moyen. Dix ans plus tard, 65 résidences auraient une amélioration de leur environnement sonore, 8 n'y verraient pas de changement, 21 subiraient un impact faible et 5 résidences subiraient un impact moyen (soit une résidence de plus qu'en 2010) (Tableau 5). Les notions d'impact sonore nul, faible, moyen ou fort sont tirées de la Politique sur le bruit routier du MTQ.

TABLEAU 5 : RÉSIDENCES QUI SUBIRAIENT UN IMPACT MOYEN

Km	Résidences	Niveau de bruit $L_{eq\ 24h}$ (dBA)			Année de l'impact moyen
		2003	Mise en service de l'autoroute (2010)	2020	
53	R93	52.8	56.8	57.5	2010
78	R38B	46.4	56	56.7	2010
79	R37	62.2	63.8	64.5	2020
88	R193-mix	52.4	55.6	56.3	2010
88	R163	56.5	60.8	61.5	2010

Source : Étude d'impact, tableau 6.14

Les spécialistes du bruit du MDDEP concluent que le projet est acceptable puisque la réduction du niveau sonore a fait partie des critères considérés lors de la sélection du tracé final. Le scénario soumis par le MTQ constitue selon eux un gain en termes de climat sonore pour une majorité de riverains de la route 185.

Mesure d'atténuation en période d'exploitation et programme de suivi environnemental

L'initiateur ne prévoit aucun ouvrage d'atténuation du bruit à caractère permanent pour ce projet. Pour les résidences qui subiraient un impact moyen à l'ouverture de l'autoroute ou dix ans plus tard, lors de l'élaboration des plans et devis, le tracé serait optimisé pour diminuer le bruit, dans la mesure du possible. Si l'impact venait qu'à demeurer moyen, des mesures d'atténuation pourraient être apportées pour ces propriétés.

Constat relatif au climat sonore en période d'exploitation

> *L'équipe d'analyse du MDDEP constate que le projet aurait un impact positif important sur les niveaux de bruit pour la majorité des résidences de la zone d'étude. Toutefois, cinq résidences subiraient une détérioration notable de leur environnement sonore lors de la mise en service de l'autoroute ou 10 ans plus tard. Tel que le propose le MTQ dans son étude d'impact, l'équipe d'analyse recommande que des mesures d'atténuation soit mises en place pour ces résidences si l'impact demeure moyen après l'optimisation du tracé à l'étape des plans et devis.*

2.3.5 La protection des milieux humides

Les milieux humides sont généralement des milieux naturels très productifs. Ils jouent un rôle important sur le régime hydrique d'un territoire et contribuent grandement à la biodiversité d'une région ou d'un territoire donné.

Selon l'étude d'impact, la zone d'étude se caractérise par la présence d'une grande variété de milieux humides (aulnaie, prairie humide, tourbière, etc.). Ces milieux constituent des habitats de choix pour la faune, particulièrement pour les amphibiens et reptiles. Diverses espèces floristiques s'y établissent également en raison des conditions de grande humidité et des sols en place. Le tracé de l'emprise longerait et parfois traverserait, de façon ponctuelle, différents milieux humides. Les pertes totales engendrées par la construction de l'autoroute totaliseraient une superficie de 12 ha.

De plus, la présence d'une infrastructure autoroutière à proximité de ces milieux pourrait entraîner à long terme une dégradation des habitats. Cependant, le MTQ a indiqué que lorsque possible, la conception du tracé a été effectuée de façon à contourner et à protéger les différents milieux humides présents à proximité de l'emprise.

Les spécialistes du MDDEP sont d'avis qu'advenant l'impossibilité d'éviter l'empiètement sur les milieux humides, l'initiateur du projet doit proposer un programme de compensation.

Constat relatif à la protection des milieux humides

> *L'équipe d'analyse du MDDEP constate que le projet engendrerait une perte de superficie de 12 ha de milieux humides. À cet égard, elle recommande que le MTQ élabore et réalise un programme de compensation pour les pertes de milieux humides, en collaboration avec le MDDEP.*
>
> *Ce programme devrait favoriser les mesures permettant d'assurer l'intégrité, la viabilité et la pérennité des milieux humides touchés ainsi que la consolidation d'écosystèmes fonctionnels plutôt que la conservation de milieux humides fragmentés et dégradés.*
>
> *Les mesures de compensation devraient permettre de maintenir ou d'améliorer le potentiel écologique des milieux humides concernés et devraient être adaptées aux conditions particulières du site. Les mesures proposées devraient permettre, notamment de :*
>
> - *consolider et conserver des zones de protection autour des milieux humides touchés;*
> - *améliorer la connectivité entre milieux humides;*
> - *consolider des corridors biologiques et les liens hydriques entre les écosystèmes;*
> - *faciliter le passage de la faune;*
> - *maintenir les sources d'alimentation en eau pérennes afin de maintenir le régime hydrique des milieux humides.*

Le programme de compensation devrait se baser sur la valeur écologique équivalente ou supérieure aux superficies de milieux humides perdues. Il peut prévoir des mesures tel un transfert au MDDEP ou à un organisme permettant la conservation des milieux humides.

Ce programme devrait inclure un suivi des aménagements réalisés afin d'évaluer les mesures de compensation et de s'assurer de la pérennité du milieu ou des milieux humides protégés.

Le programme de compensation devrait être déposé auprès du ministre du MDDEP au moment de la demande visant l'obtention du certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement. Les rapports de suivis devraient être déposés auprès du ministre du MDDEP au plus tard six mois après la fin du suivi.

2.3.6 Espèces floristiques vulnérables ou susceptibles d'être ainsi désignées

Dans l'étude d'impact, le MTQ a indiqué que selon une consultation effectuée auprès du Centre de données sur le patrimoine naturel du Québec (CDPNQ) en 2003, seule la valériane des tourbières, espèce désignée vulnérable au Québec depuis 2005, a été retrouvée à l'intérieur de la zone d'étude, soit à environ 300 mètres en aval de l'emprise projetée. En général, on la retrouve dans les cédrières, les mélézins à sphaignes et tourbières minérotrophes arbustives en milieu calcaire. Celle-ci est susceptible de se retrouver à deux endroits dans la zone d'étude, soit en bordure de la Petite rivière Savane, du côté ouest de la 185, ainsi que sur le rang IX du cadastre du canton d'Armand, à Saint-Honoré-de-Témiscouata. Le MTQ indique aussi qu'il est peu probable que cette espèce soit présente à l'intérieur de l'emprise considérant le faible niveau d'empiètement au niveau des tourbières et des milieux humides présents dans cette portion de la zone d'étude. Lors de la caractérisation de la Petite rivière Savane, les inventaires réalisés n'ont pas permis de relever sa présence à l'intérieur de l'emprise.

Après une consultation effectuée par le MTQ auprès du CDPNQ, en décembre 2007, d'autres occurrences d'espèces à statut particulier se sont ajoutées, soit :

- une occurrence de calypso bulbeux datant de 1964;
- deux nouvelles occurrences de nymphéa de leiberg datées respectivement de 2005 et 2006;
- une nouvelle occurrence de valériane des tourbières datant de 2003.

Le calypso bulbeux détient le statut d'espèce susceptible d'être désignée vulnérable. En général on le retrouve dans les cédrières pures et les cédrières à mélèze sur tourbe. L'occurrence signalée se retrouve à environ 1,8 km de la zone des travaux, dans une sapinière humide à thuya, à une altitude d'environ 375 m. Le nymphéa de leiberg possède le même statut. Cette espèce se retrouve dans les lacs, étangs et cours d'eau à faible débit. La première mention est située en milieu dénudé humide, près du ruisseau Castonguay, à proximité d'une desserte projetée de l'autoroute. La deuxième occurrence est située à un peu moins d'un km en amont de la zone des travaux, dans la Petite rivière Savane. Cette population semble abondante. Enfin, la deuxième occurrence de valériane des tourbières est située près de la rivière des Prairies, dans une aulnaie humide à plus de 2,5 km de la zone des travaux.

Le MTQ a précisé que compte tenu de la présence de ces espèces à proximité du tracé projeté, certains secteurs feront l'objet d'inventaires, mais seulement lorsque le tracé définitif sera connu. Les secteurs ciblés sont celui de la Petite rivière Savane, susceptible d'abriter la nymphéa de leiberg et la valériane des tourbières, ainsi que celui du ruisseau Castonguay, à proximité de la desserte Est de l'autoroute, susceptible d'abriter la nymphéa de leiberg. Les autres secteurs qui feront l'objet de tels inventaires sont les cédrières, les lacs, les cours d'eau et les milieux humides. Les résultats de ces inventaires serviront, à l'étape des plans et devis préliminaires, à déterminer les mesures d'atténuation ou de compensation. Enfin, le MTQ a indiqué que les résultats de ces inventaires de même que le programme de conservation et de suivi, au besoin, seront transmis au MDDEP lors de la demande de certificat d'autorisation.

En raison de la présence de la valériane des tourbières dans une aulnaie humide à proximité de la rivière des Prairies, les spécialistes du MDDEP recommandent que l'initiateur couvre ce type de milieux humides lors des inventaires. De plus, si la présence d'espèces floristiques menacées et vulnérables (EFMVS) se confirme, ils désirent recevoir confidentiellement un rapport d'inventaire réalisé avant le début des travaux, aux périodes propices incluant, outre la localisation des populations d'espèces relevées, l'aire couverte, la méthodologie utilisée, les relevés de terrain, les dates précises et l'identification de la (ou des) personne(s) ayant réalisé l'inventaire.

Toujours selon les spécialistes du MDDEP, dans la mesure du possible, les EFMVS doivent être évitées par des modifications du projet qui permettront de le réaliser en n'occasionnant aucune perte nette d'effectifs, de viabilité et de superficie. Advenant l'impossibilité d'éviter les EFMVS et que des espèces seraient perturbées ou détruites lors de la construction de la route, le MTQ devra proposer un programme de conservation et de suivi comprenant des mesures d'atténuation particulières ou de compensation conformes au projet de guide du MDDEP sur les EFMVS[4].

Constat relatif aux espèces floristiques à statut particulier

> *L'équipe d'analyse du MDDEP constate que la réalisation du projet pourrait affecter une espèce floristique désignée vulnérable et deux autres susceptibles d'être désignées ainsi. Elle recommande que le MTQ réalise l'inventaire floristique prévu visant l'espèce désignée vulnérable et celles susceptibles d'être ainsi désignées sur le site des travaux et principalement sur les secteurs qu'il a identifiés comme pouvant potentiellement accueillir ces espèces. L'inventaire devrait également couvrir l'aulnaie humide à proximité de la rivière des Prairies.*
>
> *Advenant l'impossibilité d'éviter les espèces floristiques vulnérables ou susceptibles d'être ainsi désignées et que des espèces soient perturbées ou détruites lors de la construction de la route, le MTQ devrait, en collaboration avec le MDDEP, proposer un programme de conservation et de suivi comprenant des mesures d'atténuation particulières ou de compensation.*

---

[4] COUILLARD, Line, 2007. Les espèces floristiques menacées ou vulnérables : guide pour l'analyse et l'autorisation de projets en vertu de la Loi sur la qualité de l'environnement, Québec, gouvernement du Québec, ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, version préliminaire, 26 pages.

Dans le cas où la présence de l'espèce vulnérable ou de celles susceptibles d'être ainsi désignées est relevée, l'inventaire et, si nécessaire, le programme de conservation et de suivi devrait être présenté au MDDEP lors de la demande visant l'obtention du certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement.

2.3.7 La gestion des matériaux excédentaires

Selon les évaluations de l'initiateur, un volume d'environ 3 172 000 m^3 de matériaux excédentaires non récupérables devrait être mis au rebut pour l'ensemble du projet. Il mentionne cependant que cette quantité a été établie sur la base des plans et profils préliminaires et que lors des étapes subséquentes d'élaboration du projet, une optimisation serait faite afin d'équilibrer le plus possible les déblais et les remblais et de minimiser les quantités excédentaires en fonction du phasage des travaux.

Comme suite à notre questionnement concernant les modalités de gestion de ces déblais, l'initiateur précise que la responsabilité de disposer de ces surplus de déblais est confiée à l'entrepreneur des travaux qui a l'obligation contractuelle d'en disposer en conformité avec les règlements municipaux, la Loi sur la qualité de l'environnement, la Loi sur la protection des terres agricoles et la Loi sur les forêts ainsi que leurs règlements afférents applicables. Le MTQ s'est également engagé à ce que les matériaux naturels de rebut soient disposés conformément à la Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables.

Constat relatif à la gestion des matériaux excédentaires

Compte tenu de l'importance du volume de matériaux excédentaires impliqués dans ce projet, l'équipe d'analyse est d'avis que le MTQ doit transmettre au MDDEP, au moment de la demande visant l'obtention du certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement, les clauses des devis spéciaux portant sur les obligations de l'entrepreneur en regard du plan d'exploitation et de la restauration des aires de rebut.

2.4 Autres considérations

2.4.1 La perte permanente d'habitat pour le poisson

Cinq cours d'eau importants seraient touchés par le projet : la rivière Verte, la rivière des Roches, le ruisseau Castonguay, la rivière des Prairies et la rivière Bleue. Environ une cinquantaine de plus petits cours d'eau seraient également croisés par de nouvelles infrastructures. Selon l'initiateur, seules les rivières Verte et Bleue abritent de l'omble de fontaine et offrent des habitats propices à cette espèce. Outre la perchaude qui est présente dans la rivière des Roches, les autres espèces sont surtout des ménés, naseux et meuniers.

En période d'exploitation, la présence de 55 ponceaux pour traverser les cours d'eau entraînerait la perte de 9 000 m^2 d'habitat d'alimentation et d'alevinage pour le poisson. Selon le MTQ, les huit ponts prévus dans le ruisseau Castonguay et la rivière Bleue n'entraîneraient pas de perte d'habitat puisque les culées seraient construites à l'extérieur de l'habitat du poisson et qu'aucun pilier n'est prévu. Aussi, des pertes temporaires d'habitat seraient occasionnées par les travaux exécutés dans les cours d'eau. Le MTQ a précisé qu'à l'étape de l'avant-projet définitif, une

étude détaillée de caractérisation de l'habitat du poisson serait effectuée aux endroits des travaux afin de préciser les fonctions de l'habitat.

La perte permanente d'habitat du poisson pourrait toutefois être atténuée lors de la réalisation des plans et devis, par la mise en place de mesures d'atténuation, telle la mise en place de ponceau sans radier et d'aménagement faunique. De plus, un projet serait élaboré pour compenser les pertes nettes de la capacité de production naturelle de l'habitat du poisson, conformément aux exigences de la Loi sur les pêches (L.R., 1985, ch. F-14).

Constat relatif à la perte permanente d'habitat du poisson

> *L'équipe d'analyse du MDDEP constate que le projet engendrerait une perte nette de 9 000 m^2 d'habitat d'alimentation et d'alevinage pour le poisson. À cet égard, le MTQ prévoit mettre en place des mesures d'atténuation pour minimiser cet impact. L'équipe d'analyse recommande que le programme de compensation de perte permanente d'habitat du poisson prévu à l'étude d'impact soit élaboré et réalisé en consultation avec le MRNF.*

2.4.2 La communauté malécite

Certains travaux seraient effectués en partie sur le territoire de la communauté malécite, soit dans la réserve de Whitworth. Selon les données de l'étude d'impact, une superficie de 5 ha de cette réserve serait à acquérir.

La réserve de Whitworth représente un espace presque entièrement boisé fréquenté par environ 500 familles appartenant à la Première Nation Malécite de Viger. Celles-ci s'y rendent pour pratiquer des activités traditionnelles tels la chasse, la pêche, le piégeage et la cueillette des petits fruits. Pour les Malécites, ce lieu représente un espace privilégié quant à leur identité et à leur patrimoine culturel.

Des rencontres ont été réalisées par le MTQ avec le Conseil de bande des Malécites de Viger en février 2005, en janvier 2007 et en août 2009. Le Conseil a fait état de ses préoccupations à l'égard du projet. Essentiellement, leurs demandes de précision ont porté sur des éléments contenus dans l'étude d'impact comme l'archéologie, la circulation automobile, la grande faune, l'installation de clôtures pour empêcher les orignaux de passer, la création d'une traverse d'animaux, la flore et la construction d'un village sur le territoire de la réserve.

Par ailleurs, puisque le tracé traverserait les terres de la réserve de Whitworth, le gouvernement fédéral est également impliqué dans le processus de négociations.

Constat relatif à la communauté malécite

> *L'équipe d'analyse du MDDEP constate que le projet aurait des impacts sur le territoire de la communauté malécite et que les négociations sont toujours en cours entre le MTQ et la communauté.*

CONCLUSION

En regard des enjeux révélés par l'étude d'impact et les consultations intra et interministérielles pour le projet de construction d'une autoroute dans l'axe de la route 185 entre Saint-Antonin et Saint-Louis-du-Ha! Ha!, l'enjeu principal du projet demeure l'amélioration de la sécurité routière sur ce tronçon.

Ainsi, ce projet est justifié en raison des problèmes de sécurité et de fluidité observés. La réalisation du projet permettrait de favoriser l'atteinte des objectifs du MTQ en améliorant la sécurité routière, en réduisant la gravité des accidents, en éliminant les manœuvres conflictuelles entre la circulation de transit et la circulation locale et en améliorant la fluidité de la circulation.

La réalisation du projet aurait un impact négatif sur certains commerces et résidences privées qui devraient être acquis ou déplacés. Aussi, des commerces pourraient être affectés par une diminution de leur visibilité à partir de l'éventuelle autoroute et par une modification de leur accès. Toutefois, les efforts de l'initiateur pour optimiser le tracé retenu et les mesures de compensation courantes prévues rendent l'impact acceptable.

Le projet entraînerait une perte de superficies agricoles cultivables. Le MTQ a fait des efforts importants au plan de la concertation et de la consultation des intervenants locaux concernés afin de minimiser les impacts de son projet sur le milieu agricole. Compte tenu de l'avis favorable émis par la CPTAQ et par les autres intervenants concernés (municipalités et UPA) ayant été consultés sur cette question, nous concluons que l'impact général du projet sur le territoire agricole, quoique jugé important, est acceptable si toutes les mesures d'atténuation proposées par le MTQ concernant les impacts sur le territoire agricole sont appliquées.

Quant au climat sonore en période d'exploitation, nous constatons que le projet aurait un impact positif important sur les niveaux de bruit pour la majorité des résidences de la zone d'étude. Toutefois, quelques résidences subiraient une détérioration notable de leur environnement sonore lors de la mise en service de l'autoroute ou 10 ans plus tard. Cependant, des mesures d'atténuation seront mises en place pour ces résidences si l'impact demeure moyen après l'optimisation du tracé à l'étape des plans et devis.

En ce qui concerne le milieu naturel, le projet prévoit une perte de 12 ha de superficie de milieux humides. Cela pourrait affecter une espèce floristique désignée vulnérable et deux autres susceptibles d'être désignées ainsi et engendrerait une perte nette de 9 000 m^2 d'habitat d'alimentation et d'alevinage pour le poisson. Cependant, le MTQ prévoit mettre en place des mesures d'atténuation pour minimiser et/ou compenser ces impacts et les recommandations incluses au présent rapport font en sorte d'assurer que les impacts sur le milieu naturel seront acceptables.

Enfin, il importe de rappeler que le projet aurait des impacts sur le territoire de la communauté malécite et que les négociations sont toujours en cours entre le MTQ et la communauté.

Au terme de l'analyse environnementale du projet de construction d'une autoroute entre Saint-Antonin et Saint-Louis-du-Ha! Ha! dans l'axe de la route 185, l'équipe d'analyse conclut que le projet est justifié et que le tracé retenu est acceptable sur le plan environnemental. Les

impacts engendrés par le projet sont décrits de façon satisfaisante dans l'étude d'impact et seront convenablement atténués si les mesures d'atténuation et de compensation qui y sont proposées, de même que les recommandations incluses au présent rapport, sont appliquées.

Marie-Eve Fortin, biologiste, M. Environnement
Chargée de projet
Service des projets en milieu terrestre
Direction des évaluations environnementales

RÉFÉRENCES

- MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Étude d'impact sur l'environnement déposée au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs – Construction d'une autoroute entre Saint-Antonin et Saint-Louis-du-Ha! Ha! – route 185 – Rapport final*, par SNC Lavalin et Roche, juillet 2007, 349 pages et 4 annexes;

- MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Étude d'impact sur l'environnement déposée au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs – Construction d'une autoroute entre Saint-Antonin et Saint-Louis-du-Ha! Ha!– route 185 – Annexe cartographique*, par SNC Lavalin et Roche, juillet 2007, sans pagination;

- MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Étude d'impact sur l'environnement déposée au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs – Construction d'une autoroute entre Saint-Antonin et Saint-Louis-du-Ha! Ha!– route 185 – Addenda – Réponses aux questions et commentaires du MDDEP*, par SNC Lavalin et Roche, février 2008, 25 pages;

- MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Étude d'impact sur l'environnement déposée au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs – Construction d'une autoroute entre Saint-Antonin et Saint-Louis-du-Ha! Ha!– route 185 – Résumé*, mai 2008, 27 pages et 2 cartes.

ANNEXES

ANNEXE 1 LISTE DES UNITÉS ADMINISTRATIVES DU MINISTÈRE, DES MINISTÈRES ET DE L'ORGANISME GOUVERNEMENTAL CONSULTÉS

- la Direction régionale de l'analyse et de l'expertise du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie-Iles-de-la-Madeleine;
- la Direction du patrimoine écologique et des parcs;
- la Direction des politiques de la qualité de l'atmosphère;
- la Direction des politiques de l'eau;
- le ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire;
- le ministère de la Culture, des Communications et de la Condition féminine;
- le ministère de la Santé et des Services sociaux;
- le ministère de la Sécurité publique;
- le ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation;
- le ministère des Ressources naturelles et de la Faune;
- le ministère du Développement économique, de l'Innovation et de l'Exportation;
- le ministère du Tourisme;
- le Secrétariat aux affaires autochtones.

ANNEXE 2 CHRONOLOGIE DES ÉTAPES IMPORTANTES DU PROJET

Date	Événement
2003-02-19	Réception de l'avis de projet au ministère de l'Environnement
2003-02-24	Délivrance de la directive
2007-08-10	Réception de l'étude d'impact
2008-09-02	Délivrance de l'avis de recevabilité
2008-09-11	Mandat d'information et de consultation publiques
2008-11-07	Période d'information et de consultation publiques (fin)
2009-11-13	Réception du dernier avis des ministères et organismes
2010-05-17	Décision de la Commission de protection du territoire agricole du Québec